DE OOSTPOST.

LETTERKUNDIG, WETENSCHAPPELIJK EN COMMERCIEEL

NIEUWS- EN ADVERTENTIEBLAD.

PRIJS VAN INTEEKENING.

Voor den geheelen jaargang voor Soerabaya ƒ 25.—
Idem franco per post. „ 27.—
Voor den eersten halven jaargang voor „ „ 7.50
Idem franco per post. „ 9.—
De OOSTPOST verschijnt elken *Maandag* en *Donderdag*.

MAANDAG 26 OCTOBER.

PRIJS DER ADVERTENTIEN.

De prijs der ADVERTENTIEN is ƒ 2.— voor elke TIEN WOORDEN; behalve het zegel.
Advertentien met groote letter betalen dubbeld.
Iedere herhaling na de twee eerste plaatsingen wordt betaald met de helft van het bedrag der advertentie.

No. 86. VERANTWOORDELIJKE UITGEVERS E. FUHRI & CO, TE SOERABAYA. 1857.

Bij dit nummer behoort een bijvoegsel.

XII.

Het Reglement op de regterlijke organisatie wijst de landraden aan als de gewone dagelijksche regters van de eigenlijk gezegde inlanders en van alle daarmede gelijkgestelde personen, en de Residenten of Assistent-residenten als voorzitters van die regtbanken, welke overigens geheel uit voorname inlandsche hoofden zijn zamengesteld.

Uit deze zamenstelling blijkt alzoo dat behalve het geval dat een Resident of Assistent-resident eenen academischen graad in de regtswetenschap bezit (iets dat niet dikwijls voorkomt:) de regtspraak der landraden geheel en al is overgelaten aan geheel ongewijden in de zoo evengenoemde wetenschap.

Nu luidt wel is waar eene der algemeene bepalingen van wetgeving dat de inlandsche regter zal hebben regt te spreken volgens de godsdienstige wetten, volksinstellingen en gebruiken der inlanders, zoo verre die niet in strijd zijn met algemeen erkende beginselen van billijkheid en regtvaardigheid, en oppervlakkig zoude het dus schijnen dat men voor de inlandsche regtsbedeeling geene regtskennis noodig zoude hebben, te meer daar niet lang geleden de met inlanders gelijkgestelde vreemde oosterlingen door de Regering rijp zijn bevonden om voor zooverre het grootste gedeelte van het burgerlijke en het handelsregt betreft, naar europesche wetten beregt te worden, en alzoo voor de europesche regtbanken teregt te staan, waardoor alzoo de burgerlijke regtsspraak der landraden zich uitsluitend tot inlanders bepaalt.

Wij gelooven echter met eenigen grond te mogen beweren dat regtskennis eene der vereischten behoorde te zijn van de europesche voorzitters der inlandsche regtbanken, indien men aan de uitspraken dier regtbanken, welke voor een groot gedeelte aan geene nadere voorziening onderworpen zijn, het zegel zal kunnen hechten van inachtneming van alle wettelijke bepalingen op het stuk van regt en regtspleging bestaande.

Daartoe vragen wij: kan het eenen Ambtenaar, overkropt met administrative bezigheden van allerlei aard, die nimmer de noodzakelijkheid heeft ingezien om zich de regtswetenschap eenigzins eigen te maken, ten kwade geduid worden, indien hij zich tijdens de invoering der nieuwe wetgeving niet dadelijk een juist en gezond juridisch denkbeeld gevormd heeft, bij voorbeeld, van het zoo belangrijke maar ook tot zoovele wanbegrippen aanleiding gevende woord *bewijs* in wettelijken zin? kan hij zich zoodanig denkbeeld eigen maken uit de bloote lezing van de artikelen uit het zoogenaamde inlandsche reglement op de burgerlijke regtsvordering en op de strafvordering, die over het *bewijs* handelen, zonder dat die lezing gepaard ga met eenig regtskundig oordeel? kan men van hem verwachten dat hij in zijne regtsbedeeling juist zal begrijpen, wat het burgerlijk regt door *vermoedens* en het strafregt door *aanwijzingen* verstaat? kan men in billijkheid van hem vorderen dat hij deze en zoo vele andere onderwerpen van regt en regtsvordering niet alleen voor zich zelven duidelijk begrijpe, maar die ook nog aan zijne medeleden in den landraad uitlegge en begrijpelijk maken kan, en daardoor in staat is om het *trang* of *korang trang* zijner mederegters tot geheel europesche regtsbegrippen te wijzigen en terug te brengen? En het antwoord op deze vragen kan dunkt ons, behoudens den eerbied die wij voor alle niet in regten gegradueerde voorzitters van landraden koesteren, wel niet anders dan ontkennend zijn.

XIII.

Behalven de noodige regtskennis vermeenen wij dat het den Residenten en Assistent-residenten, als door de wet aangewezene voorzitters der landraden, in de tweede plaats ontbreekt aan den noodigen tijd om de gewigtige aan hun opgedragen taak der regtsspraak met die zorg en naauwgezetheid te vervullen, welke het hooge belang der zaak vordert.

Een ieder is bekend met de vele en gewigtige bezigheden, welke op Java aan de hoofden van gewestelijk en plaatselijk bestuur zijn toebetrouwd. Hier zijn het de belangen van den landbouw des inlanders en het nakomen van door de Regering aangegane overeenkomsten aangaande ondernemingen van landbouw, die hun aanhoudend toezigt vereischen, daar zijn het weder de aangelegenheden van 's lands kas, van werken van nijverheid, van onderwijs, van armverzorging, van openbare veiligheid, en zoovele andere bezigheden meer, welke schier al hunnen tijd wegnemen; en op die wijze kan met den meesten ijver en den besten wil de taak der regtsspraak wel niet anders dan als eene bijzaak beschouwd worden. Of dit met het belang der zaak strookt is eene aangelegenheid der overweging dubbel waardig.

In de derde plaats is bij ons den twijfel gerezen of er niet welligt gevallen kunnen voorkomen, waarin de regterlijke organisatie zooverre den inlander betreft, geene genoegzame waarborg zoude opleveren voor eene onvertogene regtsspraak.

Bij opgemeld reglement zijn die waarborgen gegeven ten opzigte van eigenlijk gezegde regterlijke ambtenaren, maar ten opzigte van de inlandsche regtbanken zijn zij geheel weggelaten.

Wel is waar verbieden de bepalingen der regtsvordering dat geen regter zal mogen kennis nemen van een geding waarbij hij persoonlijk belang heeft, en wij houden alle europesche leden van inlandsche regtbanken, welke wij op Java kennen, voor te regtschapen om die bepaling niet in den ruimsten zin toe te passen, maar de vermenging van administrative en regterlijke betrekkingen kan de voorzitters der landraden toch wel op het moeijelijke standpunt brengen van te worden geroepen om regt te spreken in gevallen waarin zij de belangens der Regering als administrative ambtenaren tegen over den inlander hebben voor te staan.

Nu wordt in de regterlijke organisatie wel is waar bepaald dat het openbaar ministerie, vertegenwoordiger der Regering in regtszaken, bij de inlandsche regtbanken wordt waargenomen door den Djaksa, maar tevens wordt bij diezelfde bepaling de ondergeschiktheid van den Djaksa aan den Resident, van regtswege voorzitter van den landraad, gehandhaafd.

Bij het reglement op de uitoefening der policie wordt het opsporen der misdrijven onder anderen opgedragen aan de Residenten en Assistent-residenten. Zijn er nu, gedurende de ruim negen jaren dat de nieuwe wetgeving werkt, niet wel eens gevallen voorgekomen, waarin zoodanige ambtenaren een misdrijf hebben aan het licht gebragt of eene overtreding hebben opgemerkt, waarover zij later ter regtspraak geroepen werden?

Met het volste vertrouwen op de tot dus verre plaats gehad hebbende bezadigdheid en onpartijdigheid der europesche voorzitters van inlandsche regtbanken

HET WONDER VAN LA SALETTE.

The Edinburgh review geeft in haar laatst uitgekomen No. een kritisch verslag van vier in Engeland en Frankrijk uitgekomen boekwerken, betrekkelijk het in de laatste jaren zoo veel gerucht gemaakt hebbend wonder van den heiligen berg van *La Salette*.

Wij willen onzen lesers een kort verslag van de geschiedenis van dat wonder mededeelen, als een bijna ongeloofelijk maar toch waarachtig en treurig bewijs dat zelfs nog in onzen tijd en in de beschaafdste landen van Europa de hooge geestelijkheid, op eene voor de godsdienst vernederende wijze, voordeel zoekt in het versterken en aankweeken van het domste bijgeloof onder de menigte.

De berg van *La Salette* is gelegen in het bisdom Grenoble, ongeveer zestig of zeventig mijlen van de stad Lijons. Dat gedeelte van Frankrijk was vroeger bekend onder den naam van *Dauphiné*, thans heet het *Departement de l'Isère*. Van Corps, de naastbijgelegen stad van eenig belang, tot aan La Salette bedraagt de afstand zeven mijlen; en de derwaarts oploopende weg, welke de prachtigste natuurtafereelen oplevert, is zoo moeijelijk en ongeschikt voor alle handelsverkeer, dat langs het grootste gedeelte van denzelven een smal muilezelspad het eenigste middel van gemeenschap daarstelt.

Het dorpje La Salette is een, der tien gehuchten welke te samen in eene kratervormige kom liggen in wier onmiddelijke nabijheid zich de berg van dien naam verheft. Met dit dorpje laat de reiziger het laatste spoor van beschaving achter zich. In weinige oogenblikken is hij doorgedrongen in de eenzame stilte der natuur verre boven de woningen der menschen, zelfs boven de nesten der vogelen, tot hij langs natuurtooneelen van een woest en schrikverwekkend aanzien de bergvlakte bereikt, bekend onder den naam van *Sous les baisses*.

Op die plaats dan is de Heilige Maagd verschenen aan twee kinderen van La Salette en o wonder! dadelijk is het aanzien der natuur veranderd, zoodat de geheele bergrug met het weligste groen werd bedekt.

De geschiedenis van die verschijning, zoo als die in 1856 uit de pen van eenen Roomsch-katholieken priester in Engeland, *Wyse* genaamd vloeide is kortelijk de volgende:

Maximin Geraud en Mélanie Matthieu waren beiden kinderen. De eerste werd in het jaar 1835 in eene kleine stad genaamd Les Ablandins, en de laatste in 1831 te Corps geboren. Beiden waren van arme ouders en vóór de verschijning zonder het minste spoor van godsdienstige of andere ontwikkeling. Maximin was zoo dom dat zijn vader hem in den tijd van vier jaren slechts met vele moeite het *Onze Vader* en *Ave Maria* had leeren bidden. Mélanie was even dom en onverschillig, ging nooit ter kerke en konde geene twee regels van haren kathechismus leeren.

Vóór den 17den September 1846 kenden zij elkander in het geheel niet, en ontmoetten zij elkander dien dag slechts voor een oogenblik. Op den 19den September daar aan volgende ontmoetten zij elkander bij toeval op de vorenvermelde bergvlakte *Sous les baisses* waar zij hunne koeijen lieten weiden.

Het was een schoone dag en de hemel was onbewolkt. Op het midden van den dag hadden zij zich na het nuttigen van hunnen soberen maaltijd op eenigen afstand van elkander ter ruste gelegd. Het meisje ontwaakte het eerste en hare koeijen missende riep zij haren makker om haar die te helpen zoeken. Spoedig vonden zij het vee rustig aan de overzijde van eenen kleinen bergstroom liggen.

Doch naauwelijks hadden zij hunne oogen verder op geslagen of zij ontwaardden een helder, bijzonder schitterend licht en daarneven eene dame, gezeten op eenen steen digt bij eene waterval, in eene houding en met een gelaat, welke de diepste droefheid te kennen gaven. De twee kinderen deinsden van schrik terug. Mélanie liet haren stok vallen, maar Maximin raadde haar aan om dien weder op te rapen, ten einde zich daarmede te verdedigen. De dame stond op en verzocht hun om nader te komen en niet bang te zijn.

„Ik ben hier gekomen" sprak zij" om u groote blijdschap „te verkondigen".

De kinderen naderden dan en de dame zich tusschen hen in plaatsende, vervolgde onder het storten van heete tranen:

„Wanneer mijn volk zich niet bekeeren wil zal ik „genoodzaakt zijn den arm mijns zoons los te laten."

„Hij is zoo zwaar en sterk, dat ik hem niet langer „kan terug houden.

„Langen tijd heb ik reeds om uwentwille moeten lij- „den, want zoo ik niet wil dat mijn zoon u verlaten zal, „moet ik Hem gedurig over u onderhouden".

„En gijlieden blijft daar onverschillig onder."

„Gij moogt bidden zooveel gij wilt; gij moogt doen „wat gij goedvindt, maar nimmer zult gij in staat zijn om „mij al het lijden te vergoeden, dat ik om uwentwil ge- „leden heb."

„Zes dagen heb ik u gegeven om te arbeiden; den „zevenden heb ik voor mij behouden, en gij wilt mij dien „niet geven. Dat is het wat den arm mijns zoons zoo „zwaar maakt."

„De karrevoerders kunnen niet vloeken, zonder den „naam mijns zoons te gebruiken."

veroorlôven wij ons de bedenking of niet het reglement op de regterlijke organisatie voor zoo verre den inlander betreft wel voldoet aan een voornaam voorschrift van regtsbedeeling, namelijk de zorg dat vooringenomenheid in het bijzonder en menschelijke hartstogten in het algemeen, voor zooverre de bestanddeelen eener menschelijke maatschappij zulks mogelijk maken, van de regtsspraak worden uitgesloten?

Wij hebben nog niet gesproken van de griffiers bij de landraden, te wier opzigte wij almede van gevoelen zijn dat de zamenstelling dier regtscollegien zeer veel te wenschen overlaat.

Alleen op de drie hoofdplaatsen van Java zijn griffiers aangesteld, wier werkkring zich uitsluitend tot dien post bepaalt. Overal waar elders landraden gevestigd zijn, wordt die post waargenomen door controleurs bij de landelijke inkomsten en cultures, door commiezen en zelfs op sommige plaatsen door klerken, die de hollandsche taal zeer gebrekkig spreken, nog veel minder in staat zijn om hetgene in de teregtzitting voorvalt in goed zuiver hollandsch op het papier te brengen, en dikwijls de verwardste begrippen van regt en regtspleging in het leven roepen. Van daar dat men al zeer spoedig na de in werking brenging der nieuwe wetgeving zijne toevlugt heeft moeten nemen tot gedrukte formulieren, welke de griffiers slechts hadden in te vullen, om in iedere zaak een, althans niet met het gezond verstand, en de eerste vormen der regtspleging strijdend, procesverbaal of vonnis, te kunnen zamenstellen.

Zijn de opgenoemde bezwaren nu werkelijk bestaande, of bestaan zij slechts in het brein van hen die de wet niet begrijpen? In het laatste geval zeggen wij het der Regering volgaarne na dat de nieuwe wetgeving *voldoende* werkt. Doch bestaan die bezwaren inderdaad, zoo is verbetering in de regterlijke organisatie voor den inlander ook wenschelijk.

Waarin die verbeteringen zouden behooren te bestaan en hoedanig die naar onze bescheidene meening zouden kunnen worden tot stand gebragt zal het onderwerp van een volgend artikel ui' naken.

Namens de redactie,

E. FUHRI.

OFFICIEEL GEDEELTE.

JAVASCHE COURANT

Van den 21den *October* 1857, N°. 84.

Civiel Departement.

ONTSLAGEN:

Eervol, uit 's lands dienst, met behoud van regt op pensioen, de assistent der eerste klasse bij de indigokultuur G. W. Cloris.

Eervol, wegens vertrek, uit de betrekking van lid in den raad van justitie te Ternate, B. H. J. Rijks, onder dankbetuiging voor de door hem als zoodanig bewezene diensten.

BENOEMD:

Tot lid in den raad van justitie te Ternate, E. W. T. F. Pruisser, kapitein militaire kommandant aldaar.

Tot lid in den raad van justitie te Banda, J. W. Hoeke, perkenier aldaar.

Tot lid der hoofdkommissie van onderwijs in Nederlandsch Indie, G. Wassink, chef over de geneeskundige dienst; met bepaling, dat bij als oud-lid, met behoud van ancienniteit, zitting zal nemen.

Tot ontvanger der inkomende en uitgaande regten te Samarang, de kontroleur van dat middel te Soerabaija J. M. Admiraal.

Tot kontroleur der inkomende en uitgaande regten te Soerabaija, de boekhouder bij den ontvanger van dat middel te Batavia A. Brunting.

Tot kontroleur der inkomende en uitgaande regten te Samarang, de assistent-resident van Aijer Bangies en Rau (Sumatra's Westkust) L. van der Vinne.

Tot tweede kommies bij de algemeene rekenkamer, C. H. Fleur, laatst kommies op het residentie kantoor te Madioen, thans op wachtgeld.

BEVORDERD:

Tot onder-kommies der eerste klasse bij de recherche te Batavia, de onder-kommies der tweede klasse J. H. Berckenkamp.

MAGTIGING VERLEEND:

Tot het uitreiken aan den gepensionneerden dirigerenden officier van gezondheid der 2de klasse W. Hester, eener akte van toelating tot de uitoefening der genees- en heelkundige praktijk te Batavia.

GOEDGEKEURD:

Dat door den Directeur der Cultures, bij het Cader der Landelijke Inkomsten en Cultures,

IS GEPLAATST:

In de residentie Kedirie, de controleur der eerste klasse J. A. L. Steijn Parvé, laatstelijk ambtenaar op wachtgeld.

ZIJN OVERGEPLAATST:

Uit de residentie Preanger Regentschappen naar de residentie Samarang, de controleur der 3de klasse P. G. N. Dessauvagie.

Uit de residentie Samarang naar de residentie Preanger Regentschappen, de controleur der 3de klasse F. Beijerinck.

Militair Departement.

ONTSLAGEN:

Op zijn verzoek, eervol, uit 's lands dienst, met behoud van regt op pensioen, de directeur van het groot militair hospitaal te Weltevreden (militair ambtenaar der eerste klasse) H. Volmer.

BENOEMD:

Tot chef van het 2de bureau der geniedirectie, de majoor der genie jhr. F. J. H. Gevers.

OVERGEPLAATST:

Bij de geneeskundige dienst op Banka, de officier van gezondheid der 3de klasse J. W. Cramer, behoorende tot het garnizoen te Willem I, thans te Batavia.

Bij het groot militair hospitaal te Soerabaya, de officier van gezondheid der 2de klasse J. R. Hessig, behoorende tot de geneeskundige dienst te Palembang.

(*Voor het land.*) Op daartoe bekomen magtiging bij het Gouvernements Besluit dd. 5 October 1857 no. 30, zal door den ambtenaar, toegevoegd aan den wd. Havenmeester te Soerabaya, B. Jensen, op Zaturdag den 21sten November E. K. ten overstaan van het vendu-departement, publiek worden verkocht:

de gouvernements kruisboot no. 44 met staand en loopend tuig en een gedeelte der inventaris, zooals dezelve is liggende en voor een ieder te bezigtigen op de Kaliemaas voor de Pakhuizen van de Nederlandsche Handelmaatschappij.

Nadere informatien zijn te bekomen bij den Ambtenaar B. Jensen.

SOERABAYA, Namens den Resident,

21 *October* 1857. *De Adsistent Resident voor de policie.*

(7) SWERVER.

(*Voor het land.*) De rekeningen van pakhuishuur over het 3e kwartaal 1857 van geëntreposeerde goederen ter beschikking van het handeldrijvend publiek gereed liggende, zoo worden belanghebbenden verzocht die pakhuishuur te komen aanzuiveren vóór of uiterlijk op den 31 dezer.

SOERABAYA, *De Ontvanger der Ink. en Uitg. Regten*,

19 *October* 1857. (5) R. H. A. HEIDSIECK.

Verkoop van een ijzeren stoomscheepje.

(*Voor het land.*) De Resident van Soerabaya maakt bij deze bekend, dat op eenen nader te bepalen dag, door het vendu-kantoor te Soerabaya, ten overstaan van den Algemeenen pakhuismeester, bij wien ter zake nadere informatien te bekomen zijn, zal worden opgeveild, het in de Kaliemaas achter de oude timmerwerf liggende ijzeren stoomscheepje genaamd *Phoenix*, met deszelfs inventaris, en voorzien van twee stoomwerktuigen van hooge drukking met oscillerende cijlinders van een vermogen van vier en twintig paardenkrachten nominaal, met daarbij behoorende stoomketel van geslagen ijzer.

(6) *De Resident*,

Bij verhindering,

De Assistent Resident,

J. J. MODDERMAN.

Veiling van zestig duizend pikols gouvernements suiker

(*Voor het land.*) De directeur der producten en civiele magazijnen maakt bekend, dat op Maandag den 7den December aanstaande, te Batavia aan het lokaal der Beurs, ten zijnen overstaan in het openbaar zullen worden verkocht: zestig duizend pikols suiker van het standmonster no. 18, liggende in 's lands pakhuizen te Soerabaija, en zulks op de navolgende voorwaarden.

Art. 1. De suiker, afgepakt in gewone krandjangs, en hoezeer bij de inname voor no. 18 gekeurd, wordt echter verkocht op monsters, die bij den verkoop aan gegadigden zullen worden vertoond.

Art. 2. Ingeval over de kwaliteit der suiker bij aflevering geschil mogt ontstaan, wordt de suiker op de plaats gekeurd door daartoe door den resident van Soerabaija en den kooper aan te wijzen drie deskundigen, aan wier beslissing beide partijen zich onderwerpen.

Art. 3. Mogt bij die keuring worden bevonden dat de suiker niet aan het monster voldoet, dan wordt voor elk nummer wat dezelve beneden het monster mogt worden gekeurd, door het gouvernement toegestaan eene korting van een halven gulden per pikol.

Art. 4. De tarra wordt naar handelsgebruik geconstateerd en vastgesteld.

Art. 5. Behoudens het bepaalde bij art. 6, zal de betaling van het gekochte moeten geschieden, binnen twee maanden na den dag der veiling, in de voor Nederlandsch-Indie wettige betaalmiddelen, bedoeld bij staatsblad 1854 no. 62, te Batavia, Samarang of Soerabaija, naar de keuze der koopers, zonder bijberekening van vendusalaris, doch met bijbetaling van een per mille voor de armen ten lasten der koopers.

Bij gebreke van betaling binnen den bepaalden tijd, wordt door de koopers, voor iedere maand vertraging, eene boete verbeurd van 2 ten honderd, zullende daarbij een gedeelte van eene maand voor eene geheele maand worden gerekend.

Art. 6. De suiker moet binnen twee maanden na den dag van verkoop aan 's lands pakhuizen te Soerabaija worden in ontvangst genomen.

De aflevering vindt plaats op vertoon van het bewijs van betaling.

De risico van brandschade als anderzins is geheel en uitsluitend voor rekening van den kooper.

Art. 7 Wanneer de suiker na ommekomst van twee maanden niet door den kooper mogt zijn ontvangen, blijft de risico ook wat de kwaliteitsvermindering betreft, geheel voor zijne rekening, en betaalt hij bovendien een cent per pikol suiker voor elken dag als pakhuishuur.

Binnen drie maanden niet ontvangen zijnde, wordt de suiker voor rekening van den kooper op nieuw verkocht.

Art. 8. De opveiling geschiedt bij kavelingen van 500 pikols.

De Directeur voornoemd,

AMENT.

„Deze twee dingen maken den arm mijns zoons zoo „zwaar."

„Als de oogst mislukt, dan is het geheel en al uwe „schuld. Ik waarschuwde u verleden jaar met de aardap„pelen, maar gij sloegt er geen acht op. Integendeel, toen „gij de aardappelen vernield vondt, begont gij in den „naam mijns zoons te vloeken. Zij zullen blijven rotten „tot dat gij met kerstijd geene enkele te eten zult hebben."

Hier begonnen de kinderen elkander aan te zien en te bedenken wat die dame met *aardappelen* bedoelde, die in de omstreken van Corps onder den naam van *truffels* bekend zijn. De dame dit bemerkende zeide: „Gij begrijpt mij niet, kinderen, maar ik zal het u op eene an„dere wijze uit leggen."

En toen vervolgde zij in de boerentaal van het land:

„Zoo gij koren hebt, zaait het niet; wat gij zaait zal „door het vee verslonden worden; wat er nog van opkomt, „zal bij het dorschen in stof vergaan."

„Er zal groote hongersnood komen; de kinderen bene„den zeven jaren zullen in de handen hunner ouders om„komen; de anderen zullen door honger boete doen."

„De noten zullen bederven: de druiven zullen verrotten."

Hier vertrouwde de dame aan Maximin en daarna aan Mélanie een geheim, dat niemand ooit heeft kunnen te weten komen, en terwijl zij tot de eene sprak, hoorde de andere niets en kon alleen het bewegen harer lippen bemerken. Toen vervolgde zij;

„Wanneer zij zich bekeeren zullen de steenen en de „rotsen in korenschoven veranderen en de truffels zullen „zich zelf op de landen voortplanten."

„Bidt gij wel, kinderen?"

„Zeer zelden, Mevrouw" antwoordden beiden.

„Gij moet dat toch doen, kinderen: 's ochtends en „'s avonds, al is het ook maar een Vader Onzer of een „Ave Maria, en als gij tijd hebt, nog wat meer.

„Hebt gij wel eens van verzengd koren gehoord, kinderen?"

Beiden antwoordden „Ach neen, mevrouw".

„Gij moet het toch stellig gezien hebben", zeide de „dame, zich tot Maximin keerende, toen gij met uwen „vader digt bij de hoeve van Coin waart".

„De eigenaar van het land noodigde uwen vader om „naar het verzengde koren te gaan zien. Gij naamt „eenige aren in uwe hand, die in stof veranderden".

Toen herinnerde zich Maximin dat dit werkelijk gebeurd was.

Daarop sprak de dame, maar nu weder in zuiver Fransch: „Welnu, kinderen, gaat en verkondigt deze dingen aan „mijn volk".

Toen stapte de dame voort, zonder eenig indruksel harer voeten in het gras achter te laten; de kinderen volgden haar, zij verhief zich een weinig boven den grond, zag eerst naar den hemel, toen naar de aarde, en verdween toen langzaam uit het gezigt, eerst het hoofd, toen de armen en eindelijk de voeten, tot dat er niets overbleef dan een heldere glans die na korten tijd zich in de lucht oploste.

Volgens het verhaal der kinderen droeg de dame witte schoenen, versierd met veelkleurige rozen, een goudkleurig voorschoot, een kleed bezaaid met parelen, eene witte muts en een hooge hoed met eene kroon van rozen. Haar gelaat was bleek en lang en schitterde zoodanig dat het onmogelijk was om haar langen tijd aan te zien. Hare stem was welluidender dan alle kerkgezangen en hare veelvuldig gestorte tranen vielen niet op den grond, maar verdwenen in de lucht als vonken vuurs.

Toen zij verdwenen was riepen de kinderen in verrukuit. „Dit kan niet anders geweest zijn dan de gezegende Maagd Gods!

Tot dus verre het verhaal van den Engelschen priester *Wyse*, die in 1854 eene pelgrimstogt naar *La Sallette* volbragt, waaromtrent de bisschop van Birmingham, als voorrede van een door *Wyse* in 1856 te Londen uitgegeven werk in, 1855 de volgende verklaring heeft afgegeven:

„*Goedkeuring van zijn Lordschap den*

„*Bisschop van Birmingham.*

„Ik heb het boek, getiteld" *The Manuel of the confra„ternity of La Sallette*" gelezen, en daarin niets gevonden „wat strijdig is met het geloof en de zedelijkheid. Inte„gendeel beschouw ik het, als bevorderlijk voor het ge„loof en de godsvrucht, bijzonderlijk jegens de Moeder „Gods.

„Birmingham 9 Junij 1855. ✠ W. B. Ullathorne.

— En wat is er nu met het wonder van *La Sallette* in Frankrijk zelve gebeurd?

De kleine koeherders keerden dadelijk naar hun dorp terug. Dezelfde avond was het voorval het onderwerp van alle gesprekken. De volgende dag werd het door den pastoor van La Salette van de predikstoel verhaald. De pastoor begaf zich onmiddelijk naar Grenoble om het zijnen bisschop mede te deelen. Zonder verder onderzoek verkondigde laatstgenoemde het in eene op den 22sten September plaats hebbende bijeenkomst van 400 onderwijzeressen van kinderscholen, en dusdoende was het binnen drie dagen op bisschoppelijk gezag in ieder kerspel van het bisdom verspreid.

Intusschen werd den jongen Maximin verboden om naar zijne familie te Corps terug te keeren. Hij werd onmiddelijk in een geestelijk gesticht geplaatst en Mélanie werd kort daarna in een klooster gebragt waar zij onder den

ADVERTENTIEN.

VENDUTIE

Op de vendutie van den 28sten October a. s.

Zal bij D. D. van Boeckholtz, nog voor rekening van belanghebbenden worden verkocht eene partij van circa 220 picols beschadigde RIJST. (705)

VENDUTIE.

Op den 30sten *October aanstaande*, des voormiddags ten ½ 10 ure, zal voor het locaal der Weeskamer alhier, in veiling worden gebragt: een ERF, gelegen aan de Heeren-straat, schuins tegen over de Hervormde kerk, met het daarop staande HUIS, behoorende tot den boedel van wijlen de minderjarige C. G. W. Beijers, bij de verponding geregistreerd onder n°. 12; alsmede 2/8 aandeel in een HUIS en ERF, staande en gelegen in de *Kamp. Baroe* alhier, bij de verponding geregistreerd onder n°. 508, welk aandeel behoort tot den boedel van wijlen Sech Achmat bin Salim Biljoen.

Soerabaya, *De Secretaris der Weeskamer,*
3 *October* 1857. (654) W. F. PLOEGMAN.

De door de weeskamer aangekondigde vendutie van huizen, zal plaats vinden, op den vastgestelden dag, doch voor de woning van den 1e Luitt. der artillerie de Rochemont, in de Kaliesosok no. 2.

Soerabaya, *De Secretaris der weeskamer,*
22 *October* 1857. (702) PLOEGMAN.

VENDUTIE

Op Zaturdag den 31sten October 1857.

Van de **Cirque Europeën**, bevattende PLANKEN, KADJANG, BAMBOEZEN, enz. enz. (703)

VERTREK VAN STOOMSCHEPEN.

DE STOOMBOOT
KONINGIN DER NEDERLANDEN.

Kapt. E. Lewis.
Vertrekt naar Samarang, Batavia en Singapore omstreeks den 2den November, *e. k.*
Adres, bij
De Agenten,
(708) FRASER EATON & CO.

PASSAGE NAAR NEDERLAND.

Wordt aangeboden met het snelzeilende Nederl. fregatschip
GENERAAL DE STUERS.
Kapt. F. Fokkens.
om in het begin van December te vertrekken.

Deze bodem kan bijzonder worden aanbevolen door deszelfs *Confortable Hutten* en behoorlijke uitrusting voor den overvoer van passagiers, hebbende een zeer groote en ruime *Campagne*, voorzien van eene *Badkamer*, en voerende een geëxamineerde docter.

Wegens nadere informatiën gelieve men zich te vervoegen bij den Gezagvoerder in het *Marine Hotel*, dan wel bij de ondergeteekenden, bij wie tevens een plan der inrigting ter bezigtiging is liggende en op aanvrage aan belanghebbenden kan worden toegezonden.

(709) FRASER EATON & CO.

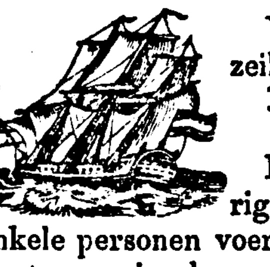
VERTREK VAN SCHEPEN.

PASSAGE NAAR AMSTERDAM

Wordt aangeboden met het Nederlandsche schip
DERKINA TITIA,
Kapt. P. Esink,
om vermoedelijk medio November e. k. van Pasoeroean te vertrekkken.

Voor nadere informatiën gelieve men zich te adresseren bij den Kapitein te *Pasoeroean* of bij
(685) *De Agenten te Soerabaya,*
P. KERVEL & CO.

PASSAGE NAAR NEDERLAND



Wordt aangeboden met het snelzeilende Nederl. fregatschip
PRESIDENT PLATE,
Kapitein C. C. Hansen,

Deze bodem allerdoelmatigst ingerigt tot den overvoer van familien en enkele personen voert eenen geëxamineerden scheepsdoctor en is alzoo zeer aan te bevelen.

Het vertrek zal ultimo November plaats hebben.

Nadere informatiën bij den Gezagvoerder te *Pasoeroean* en hier, bij
De Agenten,
(697) J. F. VAN LEEUWEN & CO

PASSAGE NAAR NEDERLAND

Wordt passage aangeboden met het nieuw gebouwd snelzeilend Nederl. schip
CHERIBON,
Kapitein W. J. Coers.

Deze bodem expresselijk tot den overvoer van passagiers ingerigt en uitgerust voert eenen geëxamineerden scheepsdoctor, en is door deszelfs ruime en luchtige inrigtingen zeer aan te bevelen.

Het vertrek zal tegen ultimo November plaats hebben.

Nadere informatiën bij den Gezagvoerder in het *Marine Hotel*, en bij
(698) *De Agenten,*
J. F. VAN LEEUWEN & CO.

NAAR NEDERLAND

Wordt passage aangeboden met het Nederl. schip
SOUBURG,
Kapitein H. B. L. Evers.

Deze bodem is door deszelfs doelmatige en luchtige inrigtingen aan familien en enkele personen zeer aan te bevelen. Het vertrek zal in het begin der volgende maand plaats hebben.

Nadere informatien zijn te bekomen bij
De Agenten,
(679) J. F. VAN LEEUWEN & CO.

Debiteuren en Crediteuren in den boedel van wijlen den WelEd. Gestr. Heer Jan Willem Bouwer, in leven directeur van het groot militair Hospitaal alhier, gelieven daarvan aangifte of betaling te doen, binnen 3 maanden na heden aan.

Soerabaya, *Den testamentairen Executeur,*
21 *October* 1857. (700) A. J. SMITT.

UIT DE HAND TE KOOP.

EEN BILLARD met toebehooren, te bevragen en te bezigtigen bij den Secretaris der Societeit Concordia.
(699) GROLMAN.

ALLEMANSGADING.

Een allerprachtigste PIANINO helder en mélodieux van toon, te bezigtigen ten huize van
Straat Gatottan. (707) DEELEMAN.

WORDT GEVRAAGD:

EEN HUIS, in of omtrent de stad, den huurprijs van *f* 100.— niet te bovengaande, en tegen 1° December te aanvaarden. Adres bij de uitgevers dezes. (676)

HOUDERS

Van cognossement over 2000 ps. VUURVASTE STEENEN aangebragt per het schip *"Staatsraad van der Houven"*, worden verzocht zich zoo spoedig mogelijk aan te melden, bij de Agenten.
(701) RUYL CRAMER & CO.

Op eenen aangenamen stand worden aangeboden **twee gemeubeleerde apartementen met de kost.**

Te bevragen bij de uitgevers van dit blad. (696)

Men verlangt zoo spoedig mogelijk te huur EEN HUIS in de stad of in de omstreken, de huursom van 100 gulden 's maands niet te boven gaande.

Adres onder letter K. bij den Heer Fuhri, boekhandelaar alhier. (690)

WISSELS OP NEDERLAND.

(554) Bij RUYL CRAMER & CO.

WISSELS OP AMSTERDAM.

(518) Bij SCHIMMELPENNINCK & CO.

PER CESAR

Ontvangen.

PUIKE GROOTE HAMMEN.
„ ZOETEMELKSCHE KAAS.
„ LEIDSCHE do.
„ EDAMMER do.
„ ZWITSERSCHE d°.
„ ROLPENS in vaatjes en in stopflesschen.
„ SAUSIJSEN d°. d°.
„ PEKEL WORST d°. d°.
SUIKER GOED.
KLONTJES.
VERSCHE AMANDELEN.
„ ROZIJNEN.
ALLERLEI GEDROOGDE VRUCHTEN.
ANSJOVISCH in stopflesschen.
OLIJVEN.
PRUNES D'ENTE.
LENGVISCH in blikken.
MOSTARD van verscheidene kwaliteit.
BESSENSAP enz.
POEDER CHOCOLADE enz.

(706) **Bij DE STURLER & FAGNOTTI.**

---

naam van *zuster Maria van het kruis* den sluijer aannam.

Op den eersten verjaardag van het wonder had er op den berg eene processie van vijftig tot zestig duizend personen plaats. In Junij 1850 deelde de pastoor van Corps aan den bisschop van Gap mede dat hij voor het door hem verkochte water van den bergstroom van La Salette 40,000 francs ontvangen had. Sedert dien tijd is deze handel nog aanmerkelijk toegenomen en de opbrengst van het wonder met inbegrip van hetgene aan médailles, beeldjes, kleine prullen, boeken, gewijd water en missen is verhandeld, wordt geschat op 200,000 tot 800,000 francs 's jaars.

Op den vijfden verjaardag van het wonder, eindelijk, sprak de bisschop van Grenoble, destijds 86 jaren oud, zijn herderlijk oordeel ten voordeele van hetzelve uit, na daarop, zooals de priester *Wijse* verzekert, de goedkeuring van de Heilige stoel te hebben verkregen.

Na een verhaal der verschijning, zoo als wij die hebben medegedeeld, en eene opsomming der wonderdadige genezingen, te weeg gebragt door het water van eene bron in welks nabijheid de koninginne des Hemels aan twee jonge koeherders was verschenen, na te hebben overwegen dat het geheim door de heilige maagd aan de kinderen toevertrouwd aan den Paus is medegedeeld, gaat de bisschop dus voort:

„Om te voldoen aan het uitdrukkelijk verzoek van al „de Leden van ons Eerwaard kapittel en van verreweg „het grootste gedeelte van de priesters van ons bisdom.

„Om de billijke verwachting van eene menigte vrome „zielen, zoo wel in ons vaderland als in andere landen niet „langer te leur stellen en ter voorkoming van het verwijt „dat wij de waarheid langer zouden willen verbergen."

„Onder aanroeping van den invloed des Heiligen gees„tes en der hulpe van de Heilige Maagd."

„Is het dat wij het volgende verklaren: Art. 1. De „verschijning van de Heilige Maagd aan twee jonge koe„herders op den 19den September 1846 op eenen berg „van den keten der Alpen, gelegen in het kerspel La Sa„lette, onder Corps, draagt alle teekenen der waarheid, „zoo dat alle geloovigen dezelve als waarachtig en zeker „mogen aannemen."

„Art. 2. Wij gelooven dat dit feit een nieuwe graad „van zekerheid verkrijgt door den belangrijken en aan„houdenden toevloed der geloovigen naar de plaats der ver„schijning, zoowel als door het groot getal mirakelen, welke „die gebeurtenis ten gevolge heeft gehad en waarvan het „grootste gedeelte niet mag betwijfeld worden, zonder de „regels van het menschelijk bewijs te overtreden."

„Art. 3. Dientengevolge, om van onze dankbaarheid „aan God en de gezegende Maagd te doen blijken, staan „wij de aanbidding van onze lieve Vrouw van La Salette „toe, met magtiging om daarover te prediken en die pre„diking op het dagelijksche leven toe te passen."

„Art. 4 Wij verbieden de geloovigen in het algemeen „en de priesters van ons bisdom in het bijzonder, om hunne „stem in het openbaar of in geschrifte tegen het wonder „te verheffen, dat wij nu verkondigen, en dat dientenge„volge de onbepaalde eerbied van een ieder vordert."

Een ieder zal intusschen ligtelijk kunnen nagaan dat gedurende al dien tijd het verlichte gedeelte van de Fransche geestelijkheid niet rustte, om het zoo schaamteloos gepleegde bedrog aan het licht te brengen, en bij Arrest van het keizerlijk Hof van appel te Grénoble is in de maand April van dit jaar geregtelijk uitgemaakt, dat de gewaande Heilige Maagd van La Salette niets dan eene looze bedriegster geweest is die, op den 19den September 1846, in overeenstemming met twee geestelijken uit het bisdom Grenoble het zoo veel gerucht gemaakt hebbende wonder heeft bewerkt.

Constance Lamerlière van St. Ferréol, eene vrouw van goeden huize, had zich in 1822 in een klooster te Grénoble begeven, waar zij verscheidene jaren de betrekking van onderwijzeres der nieuwelingen vervulde. Ontevreden met hare betrekking verliet zij het klooster en plaatste zich aan het hoofd van een liefdadig gesticht onder het patronaat van zekeren Abt Rousselot, een der invloedrijkste geestelijken van het bisdom Grenoble. Haar vreemd en ongebonden gedrag was echter oorzaak dat hare eigene familie het geraden vond om haar onder geregtelijk toezigt te stellen, zoodat zij bij vonnis van de Regtbank te St. Marcellin van den 5den September 1846 uit het beheer over hare persoon en goederen werd ontzet.

Het heeft der ijverige pogingen van den Abt Déléon en den Pater Burnoud mogen gelukken om in een, door deze vrouw, tegen eerstgenoemden, ter zake van hoon en laster in een openbaar geschrift, ingesteld regtsgeding, het geregtelijk bewijs te leveren dat de Heilige Maagd die op den 19den September 1846 aan de kinderen Maximin Gérand en Mélanie Matthieu is verschenen, niemand anders is geweest dan Constance Lamerlière, welke in overeenstemming met twee priesters, de reeds genoemde Rousselot en zekeren Abt Orcel die schandelijke rol gespeeld heeft, waardoor eene ligtgeloovige menigte, in den tijd van verlichting en beschaving, die wij beleven, de speelbal is geworden van een bijgeloof, dat zelfs minder verlichte tijden tot schande zoude hebben gestrekt.

SCHOUWBURG TE SOERABAYA

Met toestemming van den heer Resident van Soerabaya

Op Maandag den 2den November 1857.

VOORSTELLING

VAN

MAD. BATHILDE.

Met welwillende medewerking van het

MUZIEK-GENOOTSCHAP ST. CECILIA.

EN HEEREN LEDEN VAN HET

LIEFHEBBERIJ TOONEELGEZELSCHAP,

OEFENING BAART KUNST.

Het programma zal in eerstvolgende weekbladen worden bekend gesteld. (704)

SOERABAYA, den 28sten October 1857.

TELEGRAFISCH BERIGT.

De Heer P. Van Baak benoemd tot Ingenieur 1ste klasse te Batavia.

— Op ll. Zaturdag omstreeks 12 ure 's middags ontstond er in de onmiddelijke nabijheid der plaats, waar de brand in Augustus ll. gewoed heeft, wederom brand, welke zonder tijdige en doelmatige hulp, vooral van de manschappen van het 14de bataillon infanterie even verschrikkelijk en vernielend had kunnen worden dan de bovenbedoelde. Men heeft echter niet kunnen voorkomen dat in de kampongs Blauweran en Krangan één steenen en zeventig bamboezen huizen in de asch gelegd zijn.

— Met genoegen vernemen wij dat door het Gouvernement eene som van drie honderd gulden is beschikbaar gesteld, om als gratificatie te verdeelen onder de gezamentlijke onder-officieren en manschappen van het garnizoen, die zich bij den brand op de Passar-bezaar in de maand Augustus, hebben onderscheiden.

BATAVIA. — Omtrent de terugkomst van het laatste gedeelte der Timorsche expeditie, kunnen wij als nu het volgende mede deelen:

Met Z. M. stoomcorvet *Amsterdam*, gecommandeerd door den Kapitein Luitenant-ter-zee de Vries, zijn op den 9 Oct. te Soerabaya aangekomen en ontscheept de kolonel Kroll, commandant en de kapitein, De Seijff, chef van den Staf der expeditie.

Die bodem is vervolgens naar herwaarts doorgestoomd, op den 15den alhier ter reede aangekomen, wanneer ontscheept zijn de chef der militaire Administratie van Mienne en de 1ste luitenant der Infanterie von Below, toegevoegd geweest aan den Staf der expeditie.

Op den 17 October kwamen alhier aan met het transportschip *Ferdinandina Emma* de majoor, commandant van het 10de batt. Inf., 2de commandant der expeditie Smits, een detachement van 31 Europeanen en de 5de compagnie van gen. batt. (Inlanders) onder de bevelen van den kapitein Imminck, 1ste luitenant Timmermans en de 2de luitenants van Casteren en van Pabst, benevens de aspirant-betaalmeesters Liefveld en Roebij en de officier van gezondheid 3de klasse Perk.

Op den 18 October met het transport, schip *Barend Willem*, een detachement van 29 Europeanen en de 2de compagnie van gezegd batt. (Inlanders), gecommandeerd door den 1sten luitenant Doerrleben (de kapitein, compagnie's commandant Hamers gekwetst op het ziekenschip opgenomen) en de 2de luitenants Haus, Luymes en Mekern. Een detachement Afrikanen van het 7de batt. Inf., onder den 2den luitenant Coblijn.

Ook al deze troepen zijn op de landingsplaats op brood, kaas en een kwart flesch wijn onthaald.

Met de op den 17 October ontscheepte expeditionnaire troepen was medegebragt het vaandel van het 10de batt. Inf. Tot deszelfs inhaal was het alhier ter plaatse aanwezige en van de expeditie bereids teruggekeerde gedeelte van dat batt. onder bevel van kapitein Koch met het stafmuziek aan het hoofd, uitgerukt en had zich bij de Harmonie geschaard, alwaar het met de gewone eerbewijzen werd ontvangen, waarna de majoor Smits, het commando van dien kapitein overnam en met het batt. naar de caserne marscheerde.

Het fraaije hoornmuzyk van dit batt: heeft gedurende deze expeditie zeer weinig geleden; alleen is de adjudant onderofficier hoornblazer Hallego aan boord van de *Ferdinandina Emma* op den dag vóór de ontscheping overleden. De hoornblazers hebben op Timor de instrumenten ter zijde gelegd, het geweer opgenomen en den krijgstogt in de gelederen medegemaakt.

Deze expeditie heeft gedurende haar duur weinig zieken gehad. (*Java Bode.*)

RIOUW. — In den morgen van den 19den September jl. is nabij Poelo Sore in het gezigt der buiten reede van Riouw, eene te Tandjong Pinang te huis behoorende praauwtambang, aangerand door eene sampang, bemand met 10 Maleijers, met dat gevolg, dat van de 3 zich in de tambang bevindende Chinezen, één gedood, één ander zwaar verwond en de derde ligt verwond werden.

Bedoelde Chinezen hadden zich op zee begeven, met het doel om handel te drijven met voorbijvarende praauwen en schepen, en hadden daartoe ruim 80 sp. m. bij zich, welke door de roovers zijn buit gemaakt.

Onmiddelijk zijn drie sampangs pandjang uitgezonden om de schuldigen op te sporen, hetgeen, niettegenstaande zij daarmede gedurende een week onledig bleven, echter niet is mogen gelukken.

— Op den 20sten September werd berigt ontvangen dat: op den 16den te voren, een sampang, waarin een hadjie en drie Maleijers. die zich naar Poelo Memes wilden begeven, nabij dat eiland, door eene sampang met 12 Maleijers waren aangerand en beroofd van hunne medegevoerde bezittingen; —

Den 18den te voren werd eene andere sampang, bemand met zes Chinezen, in de nabijheid van Soengie Gissik door een sampang bemand met 12 Maleijers aangevallen, bij welke gelegenheid een Chinees werd vermoord en een zwaar verwond, 31 sp. m. en *f* 12 koper werd buitengemaakt.

Volgens beweren der opvarenden hadden deze rooverijen plaats onder aanvoering van zekeren Tedoeng te huis behoorende Seknag.

Eene menigte praauwen van de omliggende eilanden en ook met Chinezen bemande poekats uit Soengie-Gissik, hebben dadelijk na de plaats gehad hebbende ontmoetingen, op den roover jagt gemaakt, zonder hem evenwel te kunnen naderen, tengevolge de snelzeilendheid van zijn vaartuig.

Sedert zijn permanent drie kruisvaartuigen op patrouille in straat Riouw en is door het bestuur eene premie uitgeloofd op het in handen krijgen van den sedert lang beruchten Tedoeng.

— In den vroegen morgen van 14 Sept. ll. is eene te Singapore te huis behoorende praauw tonkang, bemand met 30 Chinezen, en beladen met masthout, welke zij op de Lingasche eilanden waren gaan kappen, bij het binnen komen van Selat Doempo of Tion, omgeslagen en gezonken, tengevolge eener verwarring die ontstaan schijnt te zijn, door eene snel en hevig ingevallen bui.

Van de opvarenden der tonkang hebben zich 24 door zwemmen en door middel van de sampang der tonkang, weten te redden.

De zes overigen hebben zeer waarschijnlijk hun dood in de golven gevolgen.

— De kinderziekte heerscht nog steeds te Riouw en Perjingal.

BANKA. — Op den 13den September jl. kwam ter reede van Muntok aan het mailstoomschip *Koningin der Nederlanden* met het berigt dat op de Karang brom-brom in de nabijheid dier hoofdplaats was vastgeraakt H. B. M. gunboot *Algerine*

Onmiddelijk werd door het bestuur eene kruisboot naar genoemde plaats gezonden, terwijl Z. M. oorlogstoomschip *Montrado*, ondes de bevelen van den luitenant-ter-zee 1ste klasse J. Andreae, bestemd naar Palembang, de reede van Muntok verliet en zich mede naar de plaats begaf waar de *Algerine* gestrand was.

Na van hare ankers, kettingen, steenkolen, etc., te zijn geligt, geraakte de gunboot in den nacht van den 13den op den 14den September weder vlot en ankerde vervolgens ter reede Muntok, zonder ander verlies dan steenkolen.

Na kolen te hebben ingenomen, heeft de *Algerine* hare reis onmiddelijk naar Singapore voortgezet.

(*Java Cour.*)

NEDERLAND.

's Gravenhage 15 Augustus Heden morgen is in de H. Anthonius en H. Lodewijkskerk aan den Boschkant, na afloop der dienst, een plegtig *Te deum* gezongen. bij gelegenheid van den Napoleonsdag. Hierbij waren tegenwoordig de baron d'André, buitengewoon gezant en gevolmagtigd minister van Z. M. den Keizer der Franschen bij het Nederlandsche hof, vergezeld van al de leden van het gezantschap, alsook de in de residentie aanwezige Franschen. Ook het corps diplomatique in gala woonde deze plegtigheid bij. Heden avond zal er aan het hotel van den baron d'André eene gaz-illuminatie worden ontstoken. Naar de toebereidselen te oordeelen, belooft deze luisterrijk te zijn.

— Door het prov. geregtshof in Zuid-Holland, kamer van vacantie, regtdoende in strafzaken, werd ter teregtzitting van 21 Aug. eene voor den handel niet onbelangrijke uitspraak gewezen. Een handelsreiziger, die, volgens de verklaringen onder eede afgelegd door zijnen patroon, was onbevoegd pretentien te incasseren en daarvoor kwitantie te geven, had in strijd daarmede verschillende uitstaande posten ontvangen en, als had bij volmagt van zijnen meester, daarvoor pp. gekwiteerd zonder de ontvangen gelden te verantwoorden. Het openbaar ministerie, vertegenwoordigd door den advocaat-generaal François, zag in deze oneerlijke handelwijze diefstal van een loonbediende *jegens zijnen meester*, omdat de handersreiziger, ofschoon geene volmagt hebbende om gelden te ontvangen, echter geacht moest worden die te hebben, zoodat de debiteuren van zijnen patroon gekweten waren door de aan hen gedane betaling en het betaalde bedrag alzoo niet aan hen, maar aan hunnen crediteur was onttrokken. Deze kwalificatie, met nadruk bestreden door den toegevoegden raadsman van den besch., Mr. A. A. de Pinto, die tevens trachtte aan te toonen, dat de geïmputeerde feiten evenmin het kenmerk van eenig ander misdrijf droegen, werd door het hof bij zijn arrest aangenomen en de besch., zoowel te dier zake als wegens valschheid in onderhandsche geschriften, gepleegd onder verzachtende omstandigheden, veroordeeld tot 4 jaren correctionele gevangenis.

— Aan het departement van buitenl. zaken heeft de uitwisseling plaats gehad der acten van bekrachtiging op de overeenkomst, den 24sten October 1856 tusschen Nederland en Turkije gesloten, tot regeling der voorwaarden, waarop consuls der Ottomannische Porte in de voornaamste havens der Nederlandsche kolonien zullen worden toegelaten.

DEN HAM, 21 Aug. Een geheimzinnig voorval houdt de gemoederen hier thans bezig. Een paar nog niet lang gehuwden uit deze nabuurschap vergisteren naar de markt te Ommen willende, hadden hun kindje van negen weken, aan eene andere moeder in bewaring gegeven. Deze legt het bij het hare in de wieg. De vrouw begeeft zich om eenige bezigheid te verrigten, op eenen kleinen afstand achter hare woning, laat de deur open, ten einde de kleinen te kunnen hooren schreeuwen. Terugkeerende is het haar toevertrouwde kindje spoorloos verdwenen, terwijl deszelfs mutsje in eenen hoek des vertreks werd gevonden. Alle onderzoek der policie en der ingezetenen uit de omliggende plaatsen was tot heden vruchteloos.

STOOMVAART OP OOST-INDIE.

Reeds sedert geruimen tijd wordt de publieke aandacht hier te lande gevestigd op het wenschelijke der spoedige daarstelling van eene directe stoom-gemeenschap tusschen Nederland en Java.

Het hooge gewigt der zaak springt in het oog. Hoe dikwijls aarzelt niet de passagier in de keuze tusschen de lange zeereis op het zeilschip, met de kans van oponthoud door tegenwind in de Hollandsche zeehavens, waar de tijd zoo schroomelijk lang valt, — en de overlandroute, zoo vermoeijend, bovenal zoo kostbaar. De handel bevindt zich in de onmogelijkheid om de Javaansche markt van vele artikelen, juist op het vereischte tijdstip te voorzien, en in den winter zijn de uitzendingen dikwijls geruimen tijd geheel gestremd door besloten water. Ook voor de Javaansche geldmarkt is het van 't grootste belang dat er meerdere regelmatigheid kome in de periodieke toezendingen van specie.

Wij kunnen volstaan met eene enkele vingerwijzing op de nieuwe beteekenis, welke de stoom-gemeenschap verkrijgt, wanneer er wordt gedacht aan de mogelijkheid dat onverhoopte verwikkelingen in de kolonie, van de spoedige toezending van versterkingen eene kwestie van „to be or not to be" zouden kunnen maken. Ook voor het gewone transport van troepen naar en van Java, heeft de Heer ROCHUSSEN in de 2e kamer der Staten-Generaal het groote nut der versnelde gemeenschap in het belang van de gezondheid der militairen aangewezen.

Men mag bovendien met grond verwachten, dat wanneer er voor passagiers 2e en 3e klasse eene onkostbare en snelle gemeenschap met Java wordt geopend, de kolonie ook voor onze fabriekanten en landbouwers een gewenscht veld van werkzaamheid zal openen.

Met genoegen hebben dan ook voorzeker in den laatsten tijd ieder die de welvaart onzer schoone Oost Indische kolonien ter harte gaat, ontwaard dat dit belangrijke onderwerp in de 2e kamer onzer volksvertegenwoordiging is ter sprake gekomen, dat de Minister van koloniën deswegen een rapport aan den Koning heeft ingediend, en dat spoedig daarop in de *Staats Courant* zoomede hier te lande in de *Javasche Courant* de voorwaarden zijn openbaar gemaakt, welke de regering aan de ondernemers dier stoombootlijn stellen wilde.

Hetgene door velen aangaande die voorwaarden van den Minister was voorspeld, is bewaarheid geworden.

De termijn tot inlevering der aannemingsverklaringen is verstreken, en de Minister heeft ter algemeene kennis gebragt, dat er geene inschrijvingsbilletten waren ingekomen. Na deze bekendmaking is daarop, naar men verneemt, door eenige geachte handelshuizen uit Amsterdam en Rotterdam aan den Minister medegedeeld dat zij thans, nu er op de voorwaarden van de *Staats Courant* geene aanbiedingen zijn gedaan, van hunnen kant bereid zijn om met de regering in onderhandeling te treden aangaande de wijze waarop de verlangde paketvaart zoude zijn tot stand te brengen.

Met het oog daarop hebben wij ons voorgesteld na te gaan, wat in Engeland is verrigt tot onderhouding der stoom-gemeenschap tusschen het moederland en de Indische en Australische koloniën. Welligt zal deze studie onzen lezers een inzigt geven van de velerhande moeijelijkheden, waarmede de stoomvaart op zulke versfgelegen gewesten te kampen heeft. (†)

Zoodra de stoomvaart over den Oceaan, ondanks al de hoofdschuddingen en zwarte voorspellingen der stuurlieden die aan wal staan, als „fait accompli" onder de wonderen onzer eeuw was gerangschikt, begreep men in Engeland dat dit magtige middel van gemeenschap, welligt van station tot station, zelfs tot Indië was uit te strekken.

Het plan der dusgenaamde overlandroute werd ontworpen, en de Peninsular Company verlengde, als eerste stap, hare bestaande stoombootlijn op Gibraltar tot Alexandrië. Hiervoor ontving zij £ 32000 (*f* 384000) jaarlijksche subsidie. De dienst werd waargenomen door twee houten raderyaartuigen van 1600 ton en 400—450 paardenkracht. In 1844 sloot zij een contract met de regering voor de overbrenging der pakketten aan de andere zijde der landengte naar Oost-Indië, en constitueerde zich tevens als Peninsular en Oriental Company.

Maandelijks moest eene boot van Suez, via Aden, Ceylon en Madras, naar Calcutta vertrekken, en van Ceylon bovendien eene afzonderlijke maandelijksche stoomdienst op Pinang, Singapore, en Hongkong worden ingesteld. Op de hoofdlijn zouden drie stoombooten van minstens 500, een van 250 paardenkracht worden gebezigd, en daarvoor werd £ 115,000 (*f* 1.3800 000) jaarlijksche subsidie toegestaan. De vertakking naar Hongkong vereischte twee stoombooten van 400, een van 250 paardenkracht, en £ 45.000 (*f* 540.000) jaarlijksch subsidie. — De snelheid op zee werd bepaald op 8¼ knoop per uur, ten einde de dépêches, volgens contract, in 47 dagen van Engeland naar Calcutta te brengen.

In 1848 deed de regering onderzoek naar den financieelen toestand der compagnie, met het oog op de vernieuwing van het contract, en toen hieruit bleek, dat er jaarlijks na aftrek van 20% van 't kapitaal voor het reparatie-, het assurantie-, en het amortisatie-fonds, nog 8% netto winst overbleef, besloot de regering tot vermindering van subsidie.

In 1852 werd een geheel nieuw contract aangegaan. De compagnie verbond zich, tweemaal per maand de paketten op de voorschreven wijze over te voeren. Daarvoor genoot zij ongeveer £ 200,000 (*f* 2,400,000) gezamenlijk jaarlijksche subsidie, waarvan de Oost-Indische compagnie een deel betaalde. Deze colossale som wordt gedeeltelijk

(†) Wie er op gesteld is. zoowel omtrent het technische als het economische gedeelte der Stoomvaart, naauwkeurige inlichtingen te ontvangen van een' deskundige, verwijzen wij naar het hoogstbelangrijke werk: *Rapport à son Exc.* Mr. DUCOS. *ministre de la marine, sur la navigation commerciale à vapeur de l' Angleterre*, par M. BOURGOIS, *capitaine de frégate. Paris*, ARTHUR BERTRAND. *Rue Hautefeuille* 21.

vergoed door den brieven-vervoer over deze route die £ 140 à £ 150,000 per jaar opbrengt.

Bovendien werd eene gewigtige verandering gemaakt in de aan de compagnie gestelde voorwaarden. De Engelsche admiraliteit was tot nu toe uitgegaan van het denkbeeld om in de booten der gesubsidieerde compagniën eene reserve voor de marine te bezitten, en had aan de directiën de verpligting opgelegd om hare schepen op zoodanig model te bouwen, dat zij steeds met weinig kosten in oorlogsschepen te veranderen waren.

Bij deskundigen heerschte vroeger over de geschiktheid van het ijzer tot den bouw van oorlogschepen eene hoogst ongunstige meening, welke, na genomen proeven, door de admiraliteit was gedeeld. Derhalve was het gebruik van hout voorgeschreven. Evenzoo was er eene verhouding vastgesteld tusschen lengte en breedte van het schip, daar groote betrekkelijke lengte, gepaard aan vormen aan de uiteinden, het wapenen met zware artillerie niet toeliet.

De scheepsbouwmeesters hadden in de laatste jaren juist begrepen dat groote proportioneele lengte een krachtig hulpmiddel was tot het verkrijgen van snelheid, en om bij die lengte de noodzakelijke sterkte te behouden, zonder het scheepshol te zwaar te maken, hielden zij het gebruik van ijzer voor onmisbaar. Eene lijn ijzeren schroef booten van Glasgow op Amerika in de vaart gebragt, en op zoodanig model gebouwd, was reeds een geduchte concurrent voor de zwaar gesubsidieerde Amerikaansche en Engelsche raderbootliniën. Het model van 't schip maakt minder krachtaanwending noodzakelijk: dit geeft besparing van brandstof, en aanzienlijke vermeerdering der beschikbare ruimte, waarvan mindere vrachtberekening het noodzakelijke gevolg is.

De admiraliteit gaf eindelijk gehoor aan de vertoogen van directeuren, welke weigerden het nieuwe contract aan te gaan, tenzij hun vrijheid werd gelaten in de keuze van het meest geschikte model. Te eerder ging zij daartoe over toen uit eene expertise bleek dat bijna al de gesubsidieerde compagniën zich, onder den drang der omstandigheden, meer of min gewigtige afwijkingen van het voorgeschreven model veroorloofd hadden.

De Peninsular Oriental Company liet nu terstond lange ijzeren schroefvaartuigen bouwen met eene gemiddelde snelheid van 10 knoop in 't uur, en veel minder kolenverbruik, dan de tot hiertoe gebezigde radervaartuigen.

De groote behoefte aan stoombooten voor het transport van troepen, welke zich bij het uitbarsten van den Oosterschen oorlog deed gevoelen, bragt te weeg dat reeds in den zomer van 1855 de dienst op den ouden voet met één vertrek p. maand werd voortgezet, daar de regering verscheiden schepen van deze Compagnie als transportschepen bezigde.

Wij hebben gemeend een kort verslag van de daarstelling dezer linie, den gewonen weg der overlandbrieven, te moeten laten voorafgaan, en willen nu nagaan, welke pogingen in Engeland zijn aangewend om eene directe vaart van stoomschepen op de rijke gewesten beoosten de Kaap de goede Hoop tot stand te brengen.

Het groote gewigt van eene directe gemeenschap met Indië, via de Kaap de goede Hoop, werd in Engeland spoedig ingezien: voor koopmansgoederen zijn de routes met overlading toch geheel ongeschikt, en welligt begreep de Britsche regering, ook uit een politiek oogpunt dat zij naast den weg over Egypte, eene andere snelle gemeenschap met de kolonie moest hebben, midden over de golven, over welke „Britannia rules". — Bovendien deden zich luide wenschen hooren der kaapkolonie, welke op regelmatige communicatie met Engeland en Engelsch Indië aandrong.

Zoodra de verwezenlijking mogelijk scheen, maakte de admiraliteit daarvan werk, en nadat in 1850 een contract was gesloten met de General Screw Steam Shipping Company, waarbij zij aannam eene maandelijksche stoomvaart op de Kaap te doen plaats vinden, verbond zich in 1852 deze zelfde maatschappij om deze dienst tot Calcutta uit te strekken. Het subsidie werd voor het eerste jaar op £ 50,000 (ƒ 600,000); voor het tweede op £ 45,000 (ƒ 540,000); voor elk der volgende jaren op £ 40,000 (ƒ 480,000), vastgesteld, en het contract voor zeven jaren aangegaan. Als stations werden aangenomen St. Vincent, Ascension, de Kaap, Mauritius, Ceylon, Madras.

Om deze route voordeelig te exploiteeren, begreep de compagnie, dat het raadzaam was om de stoom slecht als hulpvermogen te bezigen, en bij goede gelegenheid de zeilen aan te slaan. De negen ijzeren stoomschepen van 1800—1950 ton, en met machines van 300 paardenkracht, waarmede zij de dienst aanvaardde, waren dan ook alle van eene schroef voorzien welker wieken door het procédé Maudsley op eenvoudige wijze in gelijke lijn met de kiel gebragt werden, wanneer men de machine liet stilstaan, om de zeilen te hijschen. Tegen alle verwachting heeft de compagnie, die van de kleine en groote kustvaart met stoomschroefschepen uitnemende resultaten had gehad, zeer slecht gestaan bij de exploitatie dezer uitgebreide linie. Slechts zelden heeft men de machine kunnen laten rusten, welke daarenboven in plaats van 36 ton, zoo als de raming was, 45 ton steenkolen per etmaal verstookte. Het geheele verbruik van steenkolen op de reis van Plymouth naar Calcutta is somwijlen tot 2000 ton gestegen, terwijl de vaartuigen der Peninsular Oriental Company, welke in de helft van den tijd Indië bereiken, gezamenlijk slechts 1500 ton verstoken. De prijs der brandstof aan gindsche zijde van de Kaap is zeer hoog geweest. — De eerste reizen zijn bovendien gekenmerkt geworden door vele kleine avarijen, vooral aan de schroef, en dit heeft bijgedragen tot het verlengen van den overtogt. Deze is slechts ééns in 64 dagen geschied, heeft meestentijds méér dan 80 dagen, en ééns zelfs 104 dagen gevorderd.

De verdiensten zijn uit de hand gevallen: in plaats van 800 ton lading waarvan het prospectus sprak, zijn over het algemeen slechts 3 à 400 ton gescheept, en het aantal der passagiers is beneden de verwachting gebleven.

In den aanvang van 1854 raamde de compagnie haar jaarlijksch verlies op £ 40 à 50.000 — en vroeg een additioneel subsidie van £ 38,000. — benevens ontslag van de verpligting om het kostbare station Ascension aan te doen.

De oorlog in het Oosten bragt wijziging in den financieelen toestand dezer compagnie. De vermeerderde vraag naar stoombooten kwam haar zeer te stade, doch gaf haar tevens gelegenheid om met voordeel te likwideren.

Het grootste gedeelte harer schoone vloot stoomschepen is aan fransche compagniën verkocht, het overige is in October 1856 te Londen in veiling opgehouden, en vindt gaandeweg koopers.

De directe stoomvaart op Calcutta is dus nog voor het einde van 't contract gestaakt.

Eerst in 1851 werd er ernstig aan het daarstellen eener stoomgemeenschap met Australië gedacht. In dat jaar werd door het parlement een comité benoemd onder presidium van Lord Jocelyn, dat zich tot taak stelde om de daaromtrent ingekomen plannen te onderzoeken en te beoordeelen.

Drie wegen stonden open:

1°. Over Panama. Deze werd gekozen door de Pacific Company, welke aanbood eene dienst aan te vangen tusschen Panama, Nieuw-Zeeland, en Sidney, via de Gallapagos-eilanden en Taïti, met schroefvaartuigen van 1000 ton en 200 paardenkracht, 8½ knoop snelheid behoudende en 200 ton lading kunnende bergen. Op Chagres, aan deze zijde der landengte, waren reeds geregeld de stoombooten der West-Indian Mail Company. Het verlangde subsidie was £ 50000. De geheele afstand zoude in 62 dagen worden volbragt.

2°. Over Suez. De Eastern Steam-Navigation Company wilde zich belasten met eene stoomdienst door vaartuigen van 400 à 600 paardenkracht over deze route in 53 dagen van Engeland naar Australie. De Peninsular Oriental Company nam aan eene twee maandelijksche dienst daar te stellen tusschen Singapore en Sidney in verband met de aankomst der overlandmail te Singapore. Gevraagd subsidie £ 105,000 (ƒ 1.26000). Duur der reis 52 dagen.

3°. Over de Kaap de Goede Hoop. De General Screw Steam Shipping Company, reeds in het bezit van de vaart op de kaap, stelde voor, haar tot Sidney uit te strekken, of wel eene geheele afzonderlijke dienst direct van Engeland op Sidney daar te stellen. Subsidie £ 60000. Generale afstand 64 dagen. Een particulier stelde zich met £ 27840 subsidie te vreden, en wilde zeilvaartuigen bezigen met auxiliaire machine.

Het was over deze laatste route, die over de Kaap de Goede Hoop, dat het comité 't gunstigst adviseerde, vooral wanneer zij door schroefschepen wierd bevaren. De weg van Sidney naar Singapore was te kostbaar, de wegen over de beide landengten waren minder raadzaam, door de noodzakelijkheid der overladingen, die ze ongeschikt maakten voor het vervoer van goederen.

Naar aanleiding van dit advies, werden in 1852 door de admiraliteit twee contracten gesloten, het een met de Peninsular Oriental Company, tot daarstelling van eene tweemaandelijksche dienst van Singapore op Sidney, met vaartuigen van 600 ton en een auxiliair stoomvermogen van 100 paardenkracht; het andere met eene compagnie welke zich had gevormd onder den naam van Australian Royal Mail steam packet Company.

Deze zoude om de andere maand een ijzeren schroefvaartuig van minstens 1200 ton en 300 paardenkracht van Plymouth, via de Kaap, naar Sidney doen vertrekken.

Zij aanvaardde de dienst met vijf vaartuigen aan de vereischten van het contract beantwoordende, met ruimte voor 450 à 500 ton brandstof, en 350 à 600 ton lading.

De geschiedenis dezer compagnie is intusschen eene aaneenschakeling van tegenspoed en misrekeningen.

De *Australian*, het eerst vertrokken, heeft 95 dagen reis gehad, waarvan 15 oponthoud aan de Kaap en diverse havens van Australië, en 112 dagen terugreis.

De *Sidney*, heeft 104 dagen reis gehad.

De *Melbourne* door zware avarijen aan casco, masten, en machines, te Plymouth en te Lissabon opgehouden, heeft Australie eerst 124 dagen na zijn vertrek bereikt.

De *Adelaïde* is van het eene station naar het andere voortgekropen, met aanhoudend gebrek aan brandstof, en heeft de Kaap de Goede Hoop eerst na 77 dagen reis in het gezigt gekregen.

De *Australian*, voor de tweede maal vertrokken, is na verscheiden keeren uit zee teruggekomen te zijn, eindelijk met een zwaar lek geretourneerd, om gelost en nagezien te worden.

De schuld hiervan kan moeijelijk gegeven worden aan den toestand van vaartuigen en machines, want de *Australian en Sidney* b. v. zijn ontworpen en uitgevoerd op het model van de *Alps* en de *Andes*, twee schroefvaartuigen die uitmuntend hebben voldaan op de lijn der vereenigde Staten.

De volgende reizen zijn een weinig sneller volbragt, maar toch hebben de engelsche en amerikaansche clippers, zelfs enkele onzer nederlandsche barken, de stoombooten de loef op de reis afgestoken van Liverpool naar Australië.

De kolonie was dan ook luide in hare klagten, en het schijnt dat de compagnie insgelijks geene goede zaken maakte, ten minste zoodra bij de gesubsidieerde maatschappijen naar transportschepen werd gevraagd, bood deze de hare aan, en staakte de vaart op Australië.

In eene vergadering, den 15den April 1856 gehouden, liet de Heer Wentworth, van Australië, zich aldus daarover uit: „van den aanvang af werd, zoowel in de „kolonie als in het moederland voorspeld, dat de dienst „via de Kaap de Goede Hoop onmogelijk door de sche„pen dezer compagnie kon vervuld worden, in eenen ge„regelden, vooraf te bepalen tijd. Het was bekend dat de „vaartuigen te klein waren, en de stations om kolen in te „nemen, te ver van elkander. De doorslagstijd, voor deze „reis gevorderd, is 84 dagen geweest. Bij de plotselinge „staking van het contract dat nog liep tot 1861, was de „algemeene indruk dat de directeuren der compagnie de „eischen van den oorlog slechts als voorwendsel gebruik„ten, maar dat zij inderdaad de kosten te laag hadden „berekend, en het subsidie niet voldoende oordeelden."

In 1854 werden de postpakketten dus weder op de oude manier door zeilschepen overgebragt, eenige van welke buitengewoon snelle reizen, waaronder van 64 dagen, gemaakt hebben, maar de doorslagsreis is geweest 84½ dag uitgaande, 93½ dag 't huiskomende. De onregelmatigheid van den duur der reis was het hoofdonderwerp der klagten, het verschil tusschen de kortste reis klimt tot zeven weken!

Zoodra dan ook de vrede op handen was, werd bij de admiraliteit van alle zijden op het herstel der stoom-gemeenschap aangedrongen. Alle oude plannen werden opgevat, andermaal vonden de Panama-route, de Suez-route warme advocaten in moederland en kolonie, maar voor den weg over de Kaap de Goede Hoop lieten zich slechts weinig stemmen hooren.

De admiraliteit gaf de voorkeur aan den weg over de landengte van Suez, en deed in de maand Mei van verleden jaar de uitschrijving van eene maandelijksche stoomdienst tusschen Suez, Point de Galles op Ceylon en Australië, rond kaap Leeuwin. De definitieve toewijzing werd gedaan aan eene compagnie die nu den naam draagt van European en Australian Royal Mail company. Haar werd de voorkeur gegeven omdat zij de booten gereed had, en de dienst onmiddellijk kon aanvaarden. Het subsidie is bepaald op £ 185,000 (ƒ 2.220.200) waarvan de kolonie de heeft betaalt. De directie der Cunard-linie heeft op zich genomen eerste klasse stoombooten van Liverpool op Alexandrië in de vaart te brengen, in verband met het vertrek der booten van de compagnie die de route van Suez naar Melbourne en Sidney zullen bevaren. Deze laatste bestaan uit zes ijzeren schroefbooten van 2300—2900 ton, en 530—750 paardenkracht. Zij zijn, om op hun station te komen, via de Kaap de Goede Hoop naar Australië gestevend, en zullen na arrivement andermaal het bewijs opleveren, in hoeverre de scheepvaart met magtig stoomvermogen op dezen weg doenlijk en wenschelijk is. De nu vastgestelde weg en wijze van gemeenschap is alleen voor de post en passagiers geschikt, en de booten zullen geene lading overvoeren. Het contract is voor vijf jaren aangegaan. De brieven moeten in 50 dagen van Engeland naar Australië worden overgevoerd. Voor iederen dag vertraging, betaalt de compagnie £ 50 boete.

Nevens de stoomschepen der gesubsidiëerde compagnien zijn er sedert 1852 vele door particulieren in de vaart op Australië gebragt. Vooral toen de pas ontdekte goudvelden bij Melbourne duizende émigranten aantrokken, en de vrachten op die gewesten tot eene ongekende hoogte deden stijgen, vermenigvuldigde het aantal particuliere stoomschepen aanzienlijk, tot dat de daling dier zelfde vrachten de meeste hunner in de voordeelige transportdienst van het gouvernement deed overgaan.

Ook bij deze is de uitkomst geenszins voldoende geweest.

De *Great Britain*, eene ijzeren stoomboot van 3000 ton en 500 paardenkracht, heeft 98 dagen noodig gehad voor de reis van Engeland naar Sidney. De terugreis heeft 86 dagen geduurd, en is geschied over de Kaap, St. Michel en Vigo. Men zegt dat de kosten dezer reis nog hooger zijn geweest dan de bruto verdiensten, welke £ 10,000 bedroegen. Dit schip heeft berging voor 1400 ton kolen; doch schijnt de ruimte op de reis nog verscheiden keeren te moeten aanvullen.

De *Sarah Sands*, 1000 ton en 150 paardenkracht, heeft eene reis gedaan in 97 dagen. De *cleopatra* eene van 120 dagen. De stoomschepen, door de General Screw Steam Shipping Company te dien tijde naar Australië geëxpediëerd, hebben betere reizen gemaakt.

De *Hellespont* van slechts 580 ton, en 180 paardenkracht, 75 dagen, maar de terugtogt over de Kaap is even lang en kostbaar geweest als die der andere stoomvaartuigen.

De *Argo* van 1800 ton en 300 paardenkracht, heeft, alléén bij stilte of tegenwind stoomende, slechts 64 dagen heen en 64 dagen terugreis gehad. De geheele bevaren afstand, 27900 mijlen, is afgelegd met eene gemiddelde snelheid van 9½ knoop en 2100 ton steenkolen verbruik (850 ton op de uitreis, 1250 ton t'huis komende.)

De compagnie heeft daarop vier ijzeren schroefbooten in de vaart gebragt van 2500 ton en 400 paardenkracht, welke berging hebben voor 1300—1400 ton lading, 1000 ton brandstof 163 ton water in kisten. Deze schepen hebben voorspoedige hoezeer niet lucratieve reizen gemaakt, maar zijn thans ten gevolge van de outbinding der compagnie, waarvan vroeger reeds sprake was, in andere, deels Fransche, handen overgegaan.

De lessen der ondervinding zijn in Engeland intusschen niet verloren gegaan, en de zeilen hebben bij stoomschepen op de groote vaart eene meer en meer gewigtige rol, ontvangen, zoodat zij nu bij auxiliaire schepen weder de hoofdrol vervullen. Wel had de *Argo* die wij straks hebben genoemd, ook niet voordurende gestoomd, maar toch was hare kolen-consumtie tot 2100 ton geklommen waarvan men zich minstens 1100 ton tegen hooge prijzen in de koloniën heeft moeten aanschaffen.

Bij de nieuwe auxiliaire schoefschepen is de kolen-consumtie veel minder. De *Royal Charter*, b. v. een volmast ijzeren klipperschip van 2000 ton en 200 paardenkracht, in Februarij 1856 naar Australië vertrokken, heeft de reis van Southampton naar Melbourne in 59 dagen afgelegd: met eene kolen-consumptie, — en dat althans is hoogst opmerkelijk — van slecht twéé honderd ton; alleen bij stilte werd gestoomd, niet meer dan 14 etmalen over de geheele reis. De uitstekende proportie in den bouw van dit schip bewaard, heeft zeker krachtig tot de snelheid der reis medegewerkt, want onder zeil bereikte het de nog onbekende vaart van 14½ Eng. mijl per uur; stoomende was de grootste snelheid 10½ mijl (*) De H. H. Lindsay & Co.

(*) „De volgende reizen van de *Royal Charter* hebben de verwachtingen, die men van dit schip koesterde, eenigzins te leur gesteld: de laatste overtogt van Australië naar Liverpool heeft meer dan 80 dagen gevorderd."

die tot de kundigste en meest vermogende Britsche reeders behooren, hebben prachtige ijzeren fregatten op Calcutta in de vaart gebragt, mede van auxiliair stoomvermogen voorzien. Het eerste schip dier linie, de „*Engeland*" is in Augustus 1856 van Southampton, via de Kaap de Goede Hoop, Mauritius, Point de Galles, naar Calcutta vertrokken.

Dit schip heeft 250 voet lengte, breedte 33 voet, diepte 22 voet, het is gemeten op 1150 register tonnen, en heeft eene machine van 150 paardenkracht nominaal, welke tot 460 paardenkracht opgewerkt kan worden, en 14 ton kolen in 't etmaal verstookt. Het heeft berging voor: 1300 ton lading, 180 ton kolen, 50 kajuits-passagiers; en moet onder zeil 15 Eng. mijl, stoomende, 9½ mijl in 't uur loopen.

Reeds heeft zich eene compagnie gevormd met het doel om eene lijn van soortgelijke schepen in de Australië-vaart te brengen. De „Auxiliary Steam company" te Australië heeft haar prospectus verspreid, en zal met een kapitaal van £ 250,000 aanvangen. De *Istamboul* is bereids door haar uitgerust, een fregat van 1470 ton met auxiliaire machine, aan 't welk eene reis van 60 à 65 dagen voorspeld wordt. De uitgaven voor eene uit- en t'huisreis worden op £ 7600 (*f*91.200), de inkomsten op £ 13800 (*f*165.600) geschat.

Het verschil in de kosten tusschen deze schepen en de vroegere stoombooten wordt door de compagnie aldus berekend:

	Schroef-stoomboot.	Zeilfr. met auxil. verm.
Paardenkracht der machine	450	60 à 100
Cons. van brandstof dagelijks	30 ton	14 ton
Idem over de reis	100 „	200 „

(De Schroefstoomboot stoomt aanhoudend, het fregat alleen bij stilte)

	Schroef-stoomboot.	Zeilfr. met auxil. verm.
Gemeten tonnen	1900	1400
Ruimte voor lading tonn.	4 à 500	1500
Kostende prijs	£ 60.000	30.000
Maandelijksche kosten	2350	1000

Zij neemt daarbij aan dat beide in gelijken tijd de reis doen, die inderdaad door de stoombooten zelden sneller dan 65 dagen is verrigt. Intusschen kan men fregatten met auxiliair vermogen niet in alle opzigten met stoombooten gelijk stellen, vooral niet wanneer er behoefte is aan *regelmatigheid* in de tijden van vertrek en aankomst. De schoone proportiën in den bouw van deze schepen vergunnen hun wel om met bijkans alle winden vooruit te komen, maar de snelheid in de vaart hangt natuurlijk van de rigting des winds af. De schroef bewijst uitnemende diensten bij stilte, maar is onvermogend als er veel wind is, en tegen zulke kaapsche stormen als die welke laatstelijk een vijftal Nederlandsche schepen ontredderd in noodhavens wierp, zou geen auxiliair vermogen kunnen opstoomen. De ondervinding van de proefhoudendheid der zwakke machine is ook nog gering, eerst over een paar jaar zal men kunnen weten welke de gemiddelde snelheid is der reizen van de *Royal Charter*, de *Istamboul* ens. — In hoeverre dus deze toepassing der beweegkracht, uitmuntend voor zoo-verre gewone koopvaardijschepen aanbelangt, ook voor gesubsidieerde compagniën raadzaam is, zal nog de vraag zijn. Regelmatigheid in den duur van overtogt is toch daarbij een nog grooter vereischte dan onbepaalde snelheid.

De reden van de mislukking der zuivere stoomvaart op zulke verre reizen als van Engeland naar Calcutta of Melbourne, is voornamelijk gelegen geweest in de moeijelijkheid om zich van brandstof te voorzien. De groote hoeveelheid steenkolen op de uit en 't huis reis verbruikt, maakte het noodzakelijk stations aan te doen Dit gaf aanleiding tot zware kosten en tijd verlies. Dit laatste vooral is nadeelig geweest want bij het aandoen van stations gaat veel meer tijd te loor, dan er voor het innemen van kolen op de prospectussen staat uitgerekend. Wij zagen hoe men dit van de eene zijde heeft willen verhelpen door vermindering van de kracht der machine en spaarzame aanwending van het stoomvermogen, zoodat bij de genoemde schepen de benoodigde hoeveelheid kolen slechts eene beperkte ruimte beslaat. Van den anderen kant echter heeft de Eastern steam navigation company eene tegenovergestelde oplossing van het vraagstuk gezocht, ook zij heeft het bezwaarlijke en kostbare ingezien van het aandoen der stations, maar wil die verhelpen door een schip te doen bouwen, dat, schoon het in zijne magtige machines meer dan 150 ton kolen per etmaal zal verslinden, niettemin de gansche voorraad brandstof voor eene reis om de wereld zelve zal kunnen bergen.

Wij bedoelen den *Leviathan*, of *Great Eastern*, het monsterschip dat thans aan de oevers van den Theems wordt gebouwd, en waarvan zeker reeds aan vele onzer lezers eene beschrijving onder de oogen is gekomen. Wij zullen dan hier ook slechts enkele opgaven omtrent dit vaartuig inlasschen. Het zal 20.000 tonnen groot zijn, machines hebben van vier duizend paardenkracht, die twee reusachtige raderen en eene zware schroef met snelle vaart doen omwentelen: de geheele lengte is 700 voet (circa 3 minuten gaans), de grootste breedte 83 voet, de diepte van 't hol 60 voet, waarvan er bij volle lading slechts 28 onder water zinken. De geweldige machinekracht zal dit schip met de ontzettende vaart van 20 mijlen in 't uur door het water doen stuiven, en het daardoor in 30 dagen van Engeland, om de Kaap naar Indië, in 33 dagen naar Australië voeren. Het heeft ruimte voor tien duizend ton steenkolen die het op Milfordhaven, de plaats van afvaart in Engeland, tot den prijs van 12 à 14 sh. per ton zal kunnen laden, en die voldoende zijn voor de uit- en 't huisreis. Bovendien zal het vijfduizend ton lading innemen, en vierduizend passagiers in zijne aaneenschakeling van ruime zalen kunnen bergen. (800 1ste, 2000 2de, 1200 3de). Het schip zal vrij in zee ca. tien millioen hollandsch kosten en moet in het voorjaar gereed zijn. Op al de bezwaren, bij de voorstelling van dit reusachtig plan gemaakt, heeft de heer BRUNEL, de verdienstelijke ingenieur van de firma SCOTT, RUSSELL en Co. bij wie het schip gebouwd wordt, met triompherende argumenten geantwoord, en wetenschappelijk bewezen dat, verdeeld als het is, in elf waterdigte afdeelingen, met de celvormige dubbele buitenhuid, en het celvormige bovendek, het schip niets te vreezen heeft van de kracht der zee, dat het langer en hooger zal wezen dan de langste en hoogste stormgolven, en derhalve nimmer uit den horizontalen stand zal geraken. Ook alle verdere details zijn met stoutheid en overleg geprojecteerd. Stoommachines zullen al het zware werk verrigten, de kapitein geeft zijne orders door middel van telegraafseinen naar het roer en de machinekamer, de groote boot van het schip is een schroefstoomer, 100 voet lang, het gansche vaartuig wordt 's nachts door een electriek schijnsel verlicht.

Ofschoon het zeker moeijelijk is aan de uitkomsten zoo van technischen als financieelen aard, welke de compagnie zich belooft, onvoorwaardelijk geloof te hechten, zoo is reeds de aanvankelijke uitvoering van het plan een merkwaardig verschijnsel dat onze aandacht ten volle verdient. De bouw is reeds ver gevorderd en wordt krachtig voortgezet, niettegenstaande de Heeren SCOTT, RUSSELL en Co. eerst door eene brand hunne werkplaats hebben vernield gezien, en daarna, wegens verliezen in andere ondernemingen, hunne betalingen hebben moeten staken.

Wanneer practische mannen, met de stoomvaart op Indie en Australie zoo goed bekend als de bestuurders dezer compagnie, zulke colossale kapitalen aan de onderneming wagen, en zich in den uitvoer door geene bezwaren laten afschrikken, moet men veronderstellen, dat zij het nadeelige van stoomvaart met schepen van middelmatige grootte, op zulke verre afstanden, uit eigen ondervinding hebben geleerd.

Wij kunnen derhalve aannemen dat men in Engeland, voor zooverre de stoomvaart op Indie en Australie betreft, tot de volgende conclusiën is gekomen: — Voor brieven en pakketten is de weg van station tot station over de landengte van Sues de spoedigste en meest verkieslijke: bij de zeevaart om de Kaap is het aanwenden van zwak auxiliair vermogen voor de groote zeilschepen eene zeer groote verbetering, die meer en meer in toepassing komt: de zuivere stoomvaart op die route is waarschijnlijk het best te verrigten door reusachtige schepen die de benoodigde hoeveelheid kolen kunnen medenemen, en derhalve geene stations behoeven aan te doen.

De weg over de landengte is voor Nederland geheel ongeschikt: de keuze ligt derhalve tusschen de beide laatste, waarvan de eene de minst kostbare, de andere de snelste en regelmatigste weg is. Wij hopen alléén dat èn de regering, èn de contractanten de nadeelige resultaten zullen in het oog houden, die de Engelsche compagniën van stoombooten van middelmatige grootte met magtige machines, hebben ondervonden.

Vertrokken Passagiers.

Met de Nederl. bark *Diligentia*, twee gepasporteerde militairen.— Met de Nederl. bark *L'Esperance*, Z. M. troepen.

Schepen liggende ter reede.

Z. M. wachtschip Batavia; het stoomschip Suriname, de schoenerbrik Saparoea; de stoomschepen Samarang en Admiraal van Kinsbergen; Gouv. stoom-advies-vaartuig Tjipannas; Gouvern. stoom-sleper Kapitein van Os; het schip Yankee Ranger; het stoomschip Soerabaya; de barken Fatel Maän, Saijan Maskoor, Charlotta, Oriental, Antoinette, Souburg, Goansien, Walcheren, Generaal de Steurs, Zeelandia, Bulgersteijn, Hellenman, Ardjoeno, Bientang Timoor, Hing Goan, Staatsraad vander Houven en Cheribon; de brikken Henriette, Cito en Cesar; de schoeners Virgo, Egmond, Kiem Ingsoen, Nora Creina, Hoseeng en Moestarie; de kotters Riengit en Klara.

Aan- en Uitvoer te Soerabaya van den 21sten tot en met den 24sten October 1857.

AANVOER.

Van Nederland per het Ned. schip *Cheribon*, gezagv. W. J. Coers, agenten van Leeuwen & Co.

50 vaten bier, Mathieu & Co; 3 kisten provisien, 11 kisten manufacturen, 1 kelder genever, van Leeuwen & Co; 100 manden seltzerwater, Ruyl Cramer & Co.

Van Nederland per het Ned. schip *Staatsraad van der Houven*, gezagv. F. Heijmericks, agenten Ruyl Cramer & Co.

28 kisten en balen manufacturen, 6 balen koffij-zakken, van Eck & Co; 28 vaten bier, 17 kisten wijn, 21 vaatjes boter, 1 kist aarde en glaswerk, 3 kisten koopmanschappen, Adam & Co; 250 vaatjes boter, 14 kisten drills, 2 kisten diverse, Schimmelpenninck & Co; 25½ arak leggers, 8 kisten manufacturen, 2 kisten koopmanschappen, P. Kervel & Co; 5 kisten papier en boeken, E. Fuhri & Co; 21 kisten gedr. katoen, 20 vaatjes meel, 15 kisten groenten en zuren, 62 kisten en vaten provisien, 50 vaten bier, 100 manden water, van Leeuwen & Co; 2 kisten porcelein, Friedlander & Zoon; 260 collies drauken. 75 stuks hammen, 10 stuks vleesch en linnen, 86 collies koopmanschappen, Gebr. van Delden; 1 kist inhd., 1 rijtuig, 2 kisten 2 span tuigen, Corns de Vries; 1 kist gewerkt zilver, Scherius; 6 kisten koopmanschappen, van Driesche; 1 kist manufacturen, van Tijen; 3 kisten wijn, Blancken-Hagen; 4 vaatjes boter, van den Dungen; 100 kelders genever, 3 kisten koopmanschappen, H. Kiel; 43 collies diverse, Modderman; 1 kist boeken, L. Onnen; 1 kist meubels, van der Palm; 1 kistje diverse, de Rochemont; 1 kistje diverse, Vemer; 4 kistjes katoen goederen, P. Vreede Bik; 1 trommel en 1 boekje, Michell; 5 kisten wijn, Eekhout; 65 kisten en balen manufacturen, 224 vaatjes boter, 100 kelders genever, 25 manden bier, 50 manden water, 21 kisten provisien, 18 kisten likeur, 100 kazen, 100 hammen, 30 vaten koolteer, 75 kelders lijn-olie, 12 stuks ijzer ankers, 40 stuks gerookt-vleesch, 20 stuks saucijs de bologne, 2 kisten siroop, 1 kist koperwerk, Ruyl Cramer & Co.

UITVOER.

Naar Nederland per het Nederl. schip *Diligentia*, gezagv. D. van Bentveld.

100 stuks koe- en buffelhuiden, 150 picols rotting, $1000^{41}/_{100}$ picols kurkunna, $184^{34}/_{100}$ picols kassia, 7650 stuks koe- en buffelhuiden, $9997^{36}/_{100}$ picols suiker, Fraser Eaton & Co; 10l2 leggers arak, B. J. van Eck & Co! 1 vaatje spek, Kuiper.

Naar Nederland per het Nederl. schip *Vrede*, gezagv J. L. ter Bruggen.

370 stuks buffelhuiden, 1000 picols rijst, $7574^{11}/_{100}$ picols suiker, Buyl Cramer & Co; $9^{34}/_{100}$ picols suiker, 200 picols kurkunna, Schimmelpenninck & Co; 19 picols kaneel, B. J. van Eck & Co.

Naar Nederland per het Nederl. schip *Eersteling*, gezagv. A. P. Armstrong.

$9688^{70}/_{100}$ picols suiker, $285^{81}/_{100}$ picols runder huiden, $10^{29}/_{100}$ picols buffelhuiden, 150 picols rotting, 2500 picols koffij, 146 schuitjes tin wd. 75 picols, N. H. M.; 1 kist man. sigaren, Gezagvoerder; 2 vaten vleesch, Kuiper.

Naar Koetie per de Ned. Ind. bark *El Mashoor*, gezagv. Sech Awab bin Oemar Bahannan.

20 picols suiker, Van Eck & Co.

Naar Hongkong per het Hanoversche schip *Verden*, gez. Koppermann.

$7830^{96}/_{100}$ picols rijst, $6^{07}/_{100}$ picols rotting, Adam & Co

Naar Nederland en Pasoeroean per het Nederl. schip *Resident Plata*, gezagv. C. C. Hansen.

90 picols rotting, N. H. M.; 30 kazen, 45 vaatjes boter, van Leeuwen & Co.

Naar Banjermassing per de Ned. Ind. bark *L' Esperance*, gezagv. W. A. S. Vaiberg.

1 vat gez. vleesch, Kuiper; 6 kisten inhd. lijnwaden, Sech Abdul Rachman bin Alie Joebedie.

SCHEEPSBERIGTEN.

Aangekomen Schepen te Soerabaya.

Datum.		Vlag.	Namen der Schepen.	Gezagvoerders.	Van
October	23	Nederlandsche	Willem de Zwijger.	W. L. van de Dries.	Batavia.

Vertrokken Schepen van Soerabaya.

Datum.		Vlag.	Namen der Schepen.	Gezagvoerders.	Naar
October	22	Nederlandsche	Diligentia.	D. van Bentveld.	Nederland.
„	—	„	Vrede.	J. L. ten Bruggen.	„ via Batavia.
„	—	„	Eersteling.	A. P. Armstrong.	„
„	—	Nederl. Ind.	Elmasschoor.	Sech A. b. Oemar Bahanan.	Koetee.
„	—	Hanoversche	Verden.	C. W. Kopperman.	Hongkong.
„	—	Nederlandsche	President Plata.	C. C. Hansen.	Pasoeroean.
„	23	„	Bato.	W. F. Broeksmit.	Ned. via Panaroekan.
„	—	Nederl. Ind.	L'Esperance.	W. A. S. Valberg.	Banjarmassing.

In lading liggende Schepen te Soerabaya.

Vlag.	Namen der Schepen.	Gezagvoerders.	Bestemming.	Agenten.
Nederlandsche	César.	D. van Brinckerinck.	„	Fraser Eaton & Co.
Amerikaansche	Helen Mar.	E. F. Lew.	China.	„ „ „ „
Nederlandsche	Zealandia.	W. Blaakhert.	Nederland.	„ „ „ „
„	Generaal de Steurs.	F. Fokkens.	Onbepaald.	„ „ „ „
Engelsche	Nora Creina.	M. Burgogne.	In reparatie.	„ „ „ „
Nederlandsche	Henriette.	Chevallier.	Onbepaald.	Schimmelpenninck & Co.
Amerikaansche	Yankee Ranger.	Stokmann.	In reparatie.	Mathieu & Co.
„	Anthoinette.	De Winter.		Van Eck & Co.
„	Walcheren.	K. Hoek.	In reparatie.	„ „ „ „
Nederlandsche	Staatsraad van den Houven.	Heijmeriks.	Nederland.	Ruyl Cramer & Co.
„	Bulgersteijn.	A. J. Maas.	„	„ „ „ „
„	Souburg.	Evers.	Rotterdam.	Van Leeuwen & Co.

Marktprijzen.

SUIKER N°. 16 per picol *f* 21.—
KOFFIJ per picol Nominaal.
RIJST (CARGA) per kojang *f* 135 à *f* 145.—
Id. (WITTE) „ „ *f* 165 à *f* 180.—
KOMKOMMERS per 100 st. *f* 400 à *f* 600.—
ARAK per legger *f* 110 à *f* 115—
OLIE (KLAPPER) *f* 22.—
OLIE (KATJANG)
KADJANG MATTEN
ROTTING *f* 8 à *f* 8.—
WISSELKOERS 107 %.